



**ПОЛИТЕХ**

Высшая школа  
техносферной безопасности

# ВЛИЯНИЕ ШУМА НА ВОДИТЕЛЕЙ САНКТ- ПЕТЕРБУРГСКОГО ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Каверзнева Т.Т. – кандидат технических наук, доцент  
ВШТБ

Чаловская Е.К. – студент ВШТБ



**ПОЛИТЕХ**

Высшая школа  
техносферной безопасности

# Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования, млн чел.





# Частота возникновения ДТП с участием общественного транспорта

$$K_M = \frac{2071}{12506468} * 1000 = 0,17$$

$$K_{\text{СПб}} = \frac{1513}{5351935} * 1000 = 0,28$$

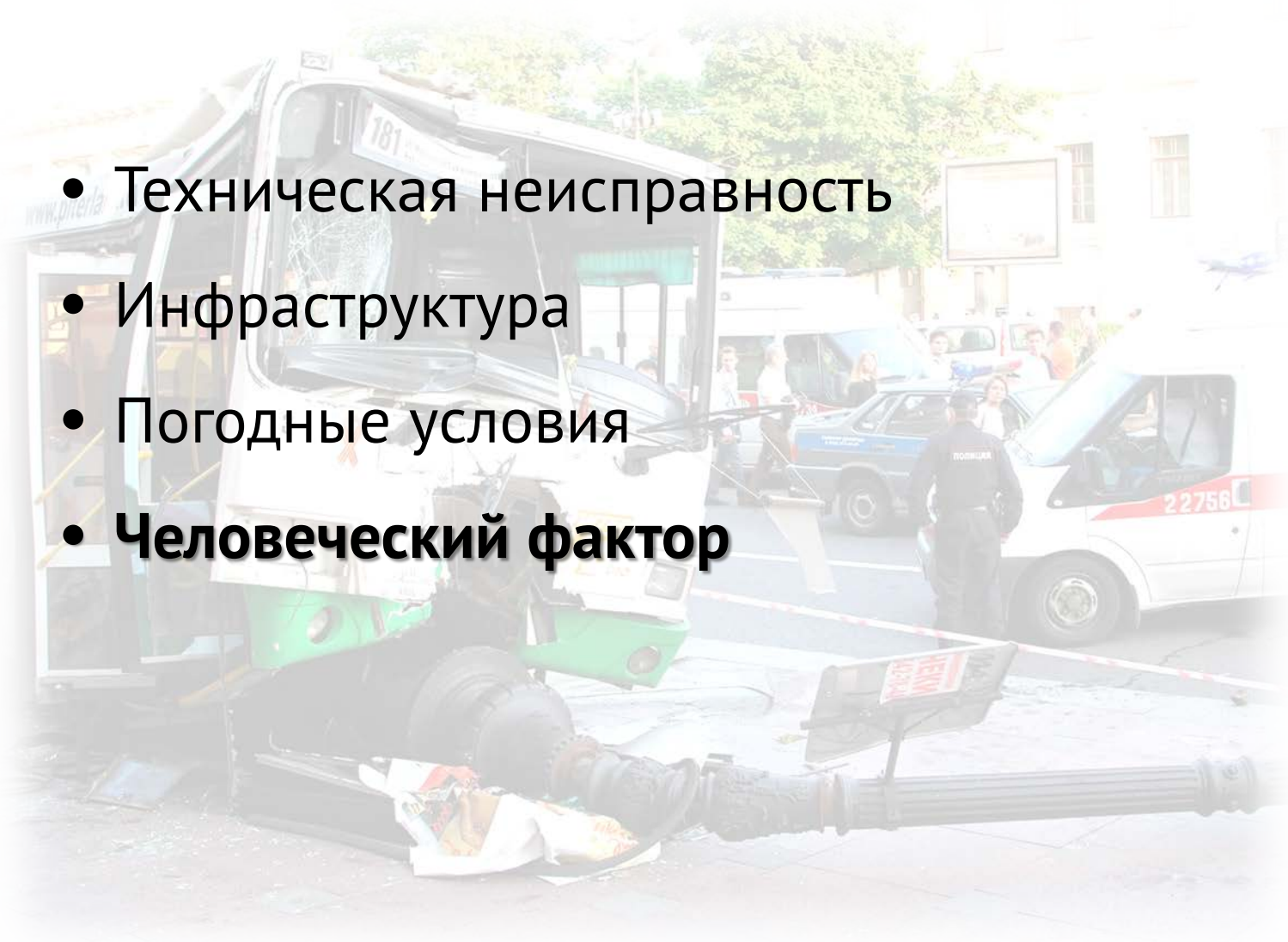
$$K_{\text{Мо}} = \frac{1866}{7503386} * 1000 = 0,25$$

$$K_{\text{Ло}} = \frac{1014}{1813816} * 1000 = 0,56$$



# Причины аварий

- Техническая неисправность
- Инфраструктура
- Погодные условия
- **Человеческий фактор**





# Человеческий фактор



**Монотонность**



**Отвлечение**

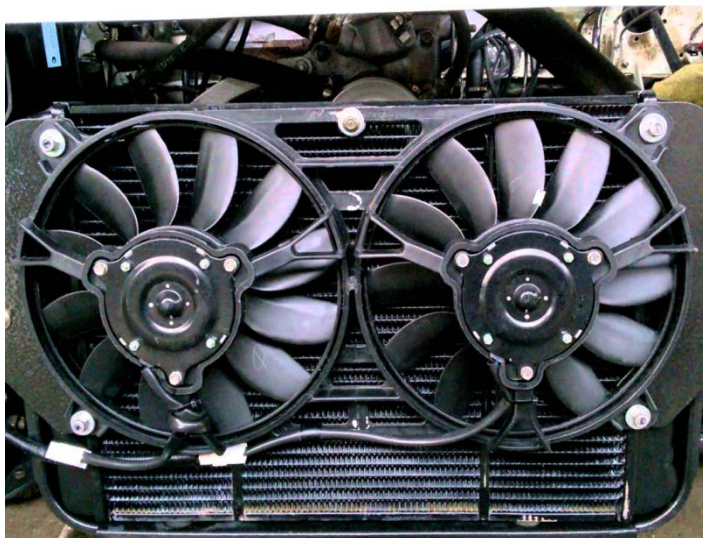






**ПОЛИТЕХ**  
Высшая школа  
техносферной безопасности

# Источники шума



# Оценка шума в СОУТ

Наименование показателя, единица измерения	Класс (подкласс) условий труда					
	допустимый	вредный				опасный
	2	3.1	3.2	3.3	3.4	4
<b>Шум, эквивалентный уровень звука, дБА</b>	≤80	>80-85	>85-95	>95-105	>105-115	>115
<b>Вибрация локальная, эквивалентный корректированный уровень виброускорения, дБ</b>	≤120	>126-129	>129-132	>132-135	>135-138	>138
<b>Вибрация общая, эквивалентный корректированный уровень виброускорения, дБ, Z</b>	≤115	>115-121	>121-127	>127-133	>133-139	>139
<b>Вибрация общая, эквивалентный корректированный уровень виброускорения, дБ, X, Y</b>	≤112	>112-118	>118-124	>124-130	>130-136	>136
<b>Инфразвук, общий уровень звукового давления, дБЛин</b>	≤110	>110-115	>115-120	>120-125	>125-130	>130
<b>Ультразвук воздушный, уровни звукового давления в 1/3 октавных полосах частот, дБ</b>	превышение ПДУ до _ дБ					
	≤ПДУ	10	20	30	40	>40



# Отчет о проведении СОУТ на рабочем месте водителя автобуса



**ПОЛИТЕХ**

Высшая школа  
техносферной безопасности

Наименование факторов производственной среды и трудового процесса	Класс (подкласс) условий труда	Эффективность СИЗ, +/- не оценивалась	Класс(подкласс) условий труда при эффективном использовании СИЗ
Химический	-	не оценивалась	-
Биологический	-	не оценивалась	-
Аэрозоли преимущественно фиброгенного действия	-	не оценивалась	-
Шум	2	не оценивалась	-
Инфразвук	-	не оценивалась	-
Ультразвук воздушный	-	не оценивалась	-
Вибрация общая	2	не оценивалась	-
Вибрация локальная	2	не оценивалась	-
Неионизирующие излучения	-	не оценивалась	-
Ионизирующие излучения	-	не оценивалась	-
Параметры микроклимата	1	не оценивалась	-
Параметры световой среды	-	не оценивалась	-
Тяжесть трудового процесса	3.1	не оценивалась	-
Напряженность трудового процесса	3.2	не оценивалась	-
Итоговый класс(подкласс) условий труда	3.2	не оценивалась	-



# Рекомендации для водителей

- Первый перерыв устанавливать через 2 - 3 часа после начала работы на линии,
- Во второй половине дня - не реже чем через каждые 2 часа продолжительностью по 10 мин.
- Длительность непрерывного пребывания за рулем рекомендуется ограничить 2 часами.

# Альтернативные источники шума

Пассажиры



Мобильные устройства





# Правила этикета

- Использование беззвучного режима, вибросигнала или минимальной громкости сигнала.
- Применение наименьшего уровня голоса.



**ПОЛИТЕХ**

Высшая школа  
техносферной безопасности

# ПАМЯТКА для пассажиров

*Уважаемые пассажиры !*

**Убедительная просьба,  
совершая поездки в  
общественном транспорте:**

пользоваться мобильными телефонами  
в режиме «без звука» (виброрежиме), а  
так же при разговорах применять  
наименьший уровень громкости  
голоса.







**ПОЛИТЕХ**

Высшая школа  
техносферной безопасности

# Опрос водителей



# Спасибо за внимание!

Чаловская Екатерина Константиновна  
Katya\_23.03.98@mail.ru